



quando l'Italia esportava treni... i TAF spagnoli

Costruiti dalla FIAT su modello derivato dalle ALn 990.1000, questi complessi bloccati hanno avuto una carriera di quasi trent'anni.

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) nacque il 24 febbraio 1941 dalla nazionalizzazione delle linee a scartamento largo di oltre venti società private estremamente eterogenee sia per sistemi d'esercizio sia per impianti fissi e materiale mobile, patrimonio peraltro pesantemente distrutto o danneggiato in conseguenza della guerra civile fra il 1936 e il 1939.

Nel 1949, la RENFE propose un piano poliennale per ricostruzione e rinnovamento di rete e rotabili, in cui ruolo rilevante ebbero i treni TALGO, di impostazione innovativa, e TAF, di concezione classica. Per quest'ultimi, la costruzione venne affidata nel 1950 all'industria italiana che nel settore specifico dei mezzi automotori vantava vasta, valida e ventennale esperienza specie con le automotrici singole o accoppiate (meno con autotreni o complessi automotori come gli sfortunati ATR.100).

Sorrisi e soddisfazioni scaturirono anche dal successo dei Treni Automotori FIAT (TAF) forniti alle ferrovie spagnole nel periodo 1952-1954 e di cui in terra ispanica si ricorda ancor'oggi con compiacimento che (secondo il sito ufficiale del museo ferroviario di Madrid

Delicias) «... *aportaron confort, rapidez y aumento en la calidad del servicio diurno de largo recorrido!*».

I TAF erano composti da due automotrici che inquadravano una rimorchiata pilota: ogni elemento era indipendente su due carrelli e dotato di cabina su entrambe le testate, quindi bidirezionale e con la massima flessibilità d'esercizio e manutenzione, diversamente dai treni articolati scindibili soltanto in sede d'officina; le testate intermedie, con intercomunicante, erano piatte, mentre quelle estreme, chiuse, avevano aspetto aerodinamico; in pratica, era la trasposizione in versione Diesel della formula dei treni di elettromotrici e rimorchiati ALe/Le 883. L'eleganza estetica del complesso era appesantita sia dalla carenatura dei carrelli, che li copriva a mo' di parafango incorporando le scalette d'accesso ai vestiboli, sia da quella che, come un lucernario, correva sull'imperiale nella versio-

Nei primi anni di servizio, due TAF della prima serie nel loro aspetto d'origine sostano fianco a fianco sotto la monumentale tettoia della stazione di Madrid Delicias (Centro Documental RENFE).

Le immagini a corredo di questo articolo sono state messe a disposizione da Paolo Blasimme e Franco Castiglioni.

SCARTAMENTO LARGO, MA QUANTO LARGO?

Nel secondo dopoguerra la misura dello scartamento spagnolo fu progressivamente portata dagli originari 1674 mm (pari a sei piedi castigliani) a 1668 mm, per miglior compatibilità con lo scartamento di 1665 mm della rete portoghese.



Interno di un TAF di seconda serie (da catalogo FIAT).

Complesso di automotrice della prima serie e rimorchiata in sosta nella stazione di Cieza, lungo la relazione Madrid-Alicante, il 14 giugno 1960 (foto M. Swift).

ne con aria condizionata (sistema Stone & Carrier), un vero lusso per l'epoca, particolarmente apprezzabile nel clima estivo della penisola iberica. L'allestimento interno, a classe unica, era a salone con corridoio centrale fra quattro file di comode poltrone disposte a correre e con schienali orientabili nel senso di marcia. I 174 posti complessivi erano ripartiti 64 su ciascuna motrice, munita anche di un ampio bagagliaio, e 46 nella rimorchiata, dove setti di cristallo decorato dividevano i due scompartimenti dalla zona centrale adi-

bita a bar con cucina per la preparazione dei pasti, che venivano consumati dai passeggeri ai propri posti, su tavolini amovibili.

Come nella cassa, anche nella meccanica era evidente la discendenza dei TAF dalle coeve, ma più spartane ALn 990.1000 FS (modello FIAT 071): in entrambi i casi, si trattava di mezzi prettamente ferroviari per aspetto, capienza, comodità e prestazioni, ispirati a progetti elaborati dalla casa torinese fin dall'anteguerra, e ben lungi dalle leggere Littorine con le loro soluzioni di derivazione automobilistica. Comuni alle ALn 990 FIAT erano banchi di manovra, servizi ausiliari, carrelli, trasmissione, e soprattutto la moderna motorizzazione a propulsore unico, disposto sospeso sottocassa (con la cabina di guida libera dal suo rumoroso ingombro e possibilità d'intercircolazione) ad azionare un solo carrello a completa aderenza, l'altro essendo portante (rodiggio B'2'). Il motore, di costruzione OM Milano su licenza della svizzera Saurer, modello SBD 12 a dodici cilindri orizzontali contrapposti per una cilindrata totale di 48 250 cm³, sui TAF era tarato a 371 kW a 1400 giri/minuto, contro 355 kW sulle ALn 990. Tanta potenza era installata per consentire l'agevole traino di una rimorchiata, anche su linee mediamente acclivi. In particolare, ai TAF in composizione M-R-M con 742 kW disponibili erano richieste velocità massime di 120 km/h in piano e 60 su rampe con pendenza media di 15 mm/m e tratte singolari fino a 20 mm/m, tali da consentire velocità commerciali di 60-70 km/h, sensibilmente superiori a quelle dei più celeri treni di materiale ordinario circolanti sulla rete RENFE.

Il primo TAF uscito di fabbrica confermò ampiamente le aspettative e, montato su carrelli a scartamento ordinario, percorse il Piemonte fra prove e collaudi ufficiali; quest'ultimi, presenti alti funzionari della RENFE, si svolsero l'11 e 12 marzo 1952. Il primo giorno, sulle tratte più acclivi della linea del Fréjus, il TAF mantenne una media di 35 km/h fra Bussoleno e Salbertrand su





pendenze comprese fra 27 e 30 mm/m e di 60 km/h di qui a Beaulard su livellette di 16-20 mm/m; nel viaggio di ritorno toccò i 125 km/h, in discesa di 5 mm/m fra Condove e Sant'Ambrogio. La corsa dell'indomani da Torino Porta Nuova ad Alba, via Carmagnola e Bra, servì segnatamente a provare il mezzo su armamenti abbastanza imperfetti. Prestazioni e confort apparvero apprezzabili, anche più del previsto, grazie a un affidabile e generoso motore che non trasmetteva troppe vibrazioni e al comportamento dei carrelli dal lungo passo e ben molleggiati.

Trent'anni di servizio

Accattivanti nell'argentea livrea appena alleggerita dal verde fregio che dalle fiancate finiva a freccia sui frontali (lo stesso schema che la RENFE adottava anche su altre automotrici, come le 12 FIAT fornite nel 1935-36, sei del tipo 024 FIAT alla Compagnia Norte España e sei del tipo 027 alla MZA), i primi TAF giunti nella penisola iberica, dopo alcune corse celebrative (come quella del 21 maggio 1952 per il centenario della tratta Valencia-Grao) e servizi straordinari (in oc-

Treno composto da due automotrici di seconda serie in sosta in località non identificata nel 1955, accanto a una carrozza di terza classe a cassa di legno; il macchinista in cabina e l'addetta alla pulizia che sta dando gli ultimi ritocchi fanno pensare che l'ora della partenza sia vicina (autore sconosciuto).



Treno di seconda serie in stazione di Tarragona, dove un tempo la presenza dei TAF era abituale, nel 1955 (autore sconosciuto).

casione del Congresso Eucaristico di Barcellona), con l'orario estivo rilevarono le relazioni rapide nelle regioni del nord, fra Madrid, La Coruña, Gijón e Santander, cui seguirono, col completamento delle consegne, collegamenti celeri fra la capitale, Valencia, Alicante, Granada, Almería, Siviglia e Cadice nelle regioni del Levante e Andalusia, nonché i tragitti trasversali da Bilbao e San Sebastian su Barcelona e Valencia e fra queste due ultime città. Fino all'inizio degli anni settanta del secolo scorso al deposito di Madrid Cerro Negro fu assegnata l'intera flotta TAF, consistente in cinque treni di prima serie (modello FIAT 080; classificazione RENFE M.9501-9510 e R.9501-9505) e quindici di seconda serie (FIAT 083; RENFE M.9511-9540 e R.9511-9525), quest'ultimi climatizzati. Il loro impiego fu sempre molto intenso disimpegnando con le province periferiche viaggi veloci a lungo raggio in ore diurne e a breve in quelle pomeridiane e serali. Un aspetto di particolare prestigio fu la ristorazione a bordo curata da personale della Compagnie Internationale des Wagons-Lits che riusciva a preparare pasti anche per 160 persone. E che pasti: il menù tipo 1954 era composto da antipasto, *tortilla* alla francese, pollo con piselli e riso bianco e frutta. L'egemonia madrilenas scomparve soltanto a seguito del trasferimento di treni a Siviglia San Jeronimo (12 treni climatizzati) e Salamanca (i 5 non climatizzati), ma non mancarono successivi scambi di materiali fra i depositi, anche per ridistribuire i rotabili rimanenti dopo l'inizio delle radiazioni. Dopo un quindicennio di brillante carriera, durante i quali i TAF permisero di contrarre progressivamente le percorrenze sui principali percorsi, di pari passo col progredire dei programmi di revisione e rinnovo dell'armamento sulla rete, giunse il tempo della rimotorizzazione: venne installato un altro propulsore, sempre Saurer ma modello SDHR 2 da ben 440 kW,

sovralimentato, derivato dallo SDH montato sulle ALn 873 FS. Contestualmente, sui soli treni climatizzati, fu cambiata la colorazione della cassa adottando quella dei complessi motrice-rimorchiata TER Gruppo 597 (tipo FIAT 155) forniti nel 1964 alla RENFE, in due toni di blu, cupo sotto e chiaro sopra la linea di cintura, evidenziata da una banda bianca terminante a punta sui musci, e anche l'arredamento fu ammodernato. Venne altresì adottata la classificazione UIC immatricolando le sole motrici nel Gruppo 595 (001-010 la prima serie e 011-040 la seconda); alle rimorchiate rimase la numerazione d'origine. Nel dicembre 1968 sulla Siviglia-Granada esordì il primo TAF ammodernato, composto da 595 016, R.9516 e 595 040, e nel novembre 1969 sulla Siviglia-Gijón fu la volta del secondo (595 038, R.9523 e 595 023), seguiti poi dagli altri. La motrice 9523 era stata ricostruita dopo l'incendio occorso nel marzo 1968 in stazione di Madrid Delicias, quasi presagio d'un incombente infausto destino derivante, forse, dalla compresenza di nuovi e più potenti motori su una meccanica ormai obsoleta per il logorio del lavoro e del tempo trascorso. Infatti, il decennio 1970-79 segnò il declino definitivo dei TAF che, a ranghi rapidamente ridotti perchè decimati da incidenti o inconvenienti gravi, scaddero a servizi sempre più secondari, svolti spesso senza rimorchiata o addirittura come automotrici isolate. Nell'estate 1979 le ultime unità di Madrid circolarono sulle linee per Burgos e per Salamanca, mentre a Siviglia sopravvissero ancora un anno sulla linea per Huelva. Il 28 settembre 1980, la 595 032 dopo aver coperto ben 2 689 509 km in 28 anni, fu ritirata dal servizio: «*¡adiós TAF!*» La M.9522, splendida nel restauro allo stato d'origine, è oggi esposta presso il Museo del Ferrocarril nell'ex stazione ultracentenaria di Madrid Delicias che la vide argentea ambasciatrice dell'industria italiana! □



Dopo l'ammodernamento e il cambio di marcatura degli anni sessanta, automotrice 595 030 a Granada nel 1970 (foto V. Longo).